

редь, также ссылаются на устаревшие нормативные документы: ГОСТ 23676-79 (заменен на ГОСТ 29329-92 «Весы для статического взвешивания. Общие технические требования») и ГОСТ 27657-88 (в Республике Беларусь действует ГОСТ 30414-96 «Весы для взвешивания транспортных средств в движении. Общие технические требования»).

Из вышесказанного следует, что расчет значений предельных расхождений в результатах определения массы в пунктах отправления и назначения необходимо производить согласно Рекомендации МИ 1953-88, но с учетом действующих в настоящее время на территории Республики Беларусь нормативных документов на весы для статического взвешивания и для взвешивания в движении. Правильное определение массы груза с применением вышеуказанных документов позволит исключить перегруз вагонов и тем самым повысить безопасность движения на железнодорожном транспорте.

УДК 656.2.08:656.4

## РОЛЬ ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

Ю. В. АЛЬФЕРОВИЧ

*Белорусский государственный университет транспорта*

Подъездные пути являются неотъемлемой частью перевозочного процесса и взаимодействуют с железнодорожным транспортом общего пользования на начально-конечных операциях перевозки грузов, обеспечивая транспортное обслуживание организаций и предприятий всех отраслей экономики. На железнодорожных подъездных путях выполняется основная доля погрузки и выгрузки грузов, перевозимых железнодорожным транспортом общего пользования. В таблице 1 приведены размеры грузовой работы на Белорусской железной дороге за 2006 год.

Таблица 1 – Размеры погрузки и выгрузки на Белорусской железной дороге за 2006 год

Показатель	Отделения						Всего
	Минское	Барановичское	Брестское	Гомельское	Могилевское	Витебское	
Погружено вагонов	308	899	240	895	647	760	3749
Выгружено вагонов	608	501	323	608	436	262	2738
В том числе на подъездных путях:							
погружено вагонов	255	844	108	860	613	733	3413
выгружено вагонов	529	307	239	528	386	213	2202

Как видно из таблицы 1, 91 % погрузки и 80 % выгрузки производится на подъездных путях. Таким образом, основная доля грузов принимается к перевозке предприятиями железной дороги от грузоотправителей и выдается грузополучателям именно на подъездных путях.

Вполне очевидно, что обеспечение безопасности на начально-конечных операциях перевозочного процесса является важной составной частью обеспечения безопасности перевозок грузов железнодорожным транспортом в целом и имеет серьезное экономическое и социальное значение, являясь одним из существенных факторов престижа и привлекательности железнодорожного транспорта для грузоотправителей и грузополучателей.

Для обеспечения безопасности перевозочного процесса на начально-конечном этапе, в том числе при выполнении работ по погрузке и выгрузке грузов на подъездных путях, проводятся:

1 Аттестация работников, связанных с обеспечением безопасности и ответственных за погрузку-выгрузку, размещение и крепление грузов в вагонах.

2 Обучение машинистов, помощников машинистов, составителей поездов и т. д. и выдача разрешений для работы на железнодорожных путях общего пользования при подаче-уборке вагонов и транспортировке грузов.



3 Обучение машинистов, помощников, работников, связанных с проведением погрузочно-разгрузочных работ.

4 Повышение квалификации работников, соответствующей всем необходимым требованиям и нормам.

УДК 656.2.08:623.45

## **БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ БОЕПРИПАСОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ УТИЛИЗАЦИИ**

*О. А. БУДЫКО*

*Белорусский государственный университет транспорта*

Постановлением Кабинета Министров Республики Беларусь от 25 июня 1996 года № 421 «Об утверждении Государственной целевой программы утилизации обычных боеприпасов» был дан старт важному и очень нужному для нашей экономики и Вооружённых Сил делу – повышению живучести арсеналов и баз хранения, производства ВВ, обеспечению металлоломом предприятий республики, предоставлению рабочих мест населению.

В связи с этим в том же 1996 году в г. Добруше-6 был создан и успешно работает сейчас Центр утилизации артиллерийских и инженерных боеприпасов.

Боеприпасы по своим физико-химическим свойствам относятся к опасным грузам. Поэтому для каждого такого груза разрабатываются особые условия перевозки, применяются специфические профилактические меры, учитывающие его конкретные особенности. Вместе с тем существует большой круг общих проблем транспортирования всех опасных грузов к которым и относятся артиллерийские боеприпасы.

Анализ случаев нарушения безопасности перевозок грузов с взрывчатыми материалами на Белорусской ж. д. за последние годы показывает, что основными из них являются:

- 1) нарушения правил размещения и закрепления боевого имущества;
- 2) несоблюдение габарита погрузки;
- 3) перевозка боеприпасов в негодной штатной и нештатной таре;
- 4) маскировка боевого имущества пришедшими в негодность специальными щитами.

Указанные выше нарушения – типичные на протяжении многих лет при перевозке разрядных грузов по железной дороге.

**Главными причинами нарушений безопасности перевозок боеприпасов по железной дороге являются:**

- 1) формальный подход командиров воинских частей к контролю за правильной погрузкой и размещением боеприпасов в железнодорожных вагонах;
- 2) незнание должностными лицами воинских частей правил крепления и размещения боевого имущества в железнодорожных вагонах;
- 3) некачественная подготовка ВМ к перевозке по железной дороге;
- 4) отсутствие у личного состава, отправляющего боеприпасы, необходимых практических навыков при подготовительных и основных работах по отправке их за пределы воинской части.

**Повышением безопасности перевозок боеприпасов по железной дороге следует считать:**

- 1) персональную ответственность командиров и начальников всех степеней при подготовке и отправке боеприпасов за пределы воинской части;
- 2) организацию качественного обучения личного состава воинским перевозкам в системе их боевой подготовки;
- 3) реальную обработку вопросов размещения и закрепления боевого имущества в вагонах, с предоставлением для этих целей подвижного состава и привлечением специалистов органов ВОСО и железной дороги;